

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problems Mailbox.**

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

**Seat adjuster for motor vehicle**

Patent Number: FR2762815  
Publication date: 1998-11-06  
Inventor(s): AMERIGO MARC;; GIRARDI PHILIPPE  
Applicant(s): RENAULT (FR)  
Requested Patent: ☐ FR2762815  
Application Number: FR19970005348 19970430  
Priority Number(s): FR19970005348 19970430  
IPC Classification: B60N2/08  
EC Classification: B60N2/015B2E4  
Equivalents:

---

**Abstract**

---

The floor rail (28) is shaped with parallel faces (38) and a bulbous section (40). The seat leg (24) has pads (50) which slide on the top surfaces (33) of the rail, and arms (58) hinged about the axis (A1) which are spring loaded to expand into the bulbous section when the seat is lowered into position, locking the seat to the rail. The bulbous section has a normal cross section at (40B), expanding at regular intervals to the form (40C), providing positions for locking the seat at adjustment positions. The rod (70) controls the cam (68) which bears on the internal surfaces of the arms (54) and causes them to lock the seat at any desired position by engaging the arms with the expanded section (40C).

---

Data supplied from the esp@cenet database - I2

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

①1 N° de publication :  
(à n'utiliser que pour les  
commandes de reproduction)

2 762 815

②1 N° d'enregistrement national : 97 05348

⑤1 Int Cl<sup>6</sup> : B 60 N 2/08

⑫

## DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 30.04.97.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la  
demande : 06.11.98 Bulletin 98/45.

⑤6 Liste des documents cités dans le rapport de  
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du  
présent fascicule*

⑥0 Références à d'autres documents nationaux  
apparentés :

⑦1 Demandeur(s) : RENAULT SOCIETE ANONYME —  
FR.

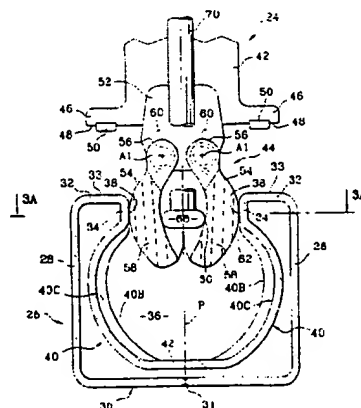
⑦2 Inventeur(s) : GIRARDI PHILIPPE et AMERIGO  
MARC.

⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : KOHN PHILIPPE.

⑤4 AGENCEMENT POUR LE REGLAGE DE LA POSITION LONGITUDINALE ET LA FIXATION D'UN SIEGE DE  
VEHICULE AUTOMOBILE.

⑤7 L'invention propose un agencement dans lequel au  
moins un pied (24) d'un siège est équipé d'un mécanisme  
expansible (44) à leviers (54) dont l'écartement est com-  
mandé par une came (68) entre une position contractée des  
leviers dans laquelle le mécanisme (44) peut être introduit  
dans une glissière (26) en forme générale de U, et une po-  
sition d'expansion maximale dans laquelle les surfaces ex-  
ternes (62) des leviers (54) coopèrent avec des portions de  
surfaces internes en vis-à-vis (40C) de la glissière (26) pour  
immobiliser longitudinalement le mécanisme (44) dans la  
glissière (26) et le retenir aussi verticalement à l'intérieur.



FR 2 762 815 - A1



L'invention propose un agencement pour le réglage de la position longitudinale, et la fixation en position réglée, d'un sous-ensemble, notamment d'un siège, sur le plancher horizontal de l'habitacle d'un véhicule automobile

5 L'invention concerne plus particulièrement un système pour l'aménagement de l'intérieur d'un véhicule automobile du type "monospace" qui doit présenter de grandes possibilités d'aménagement, et notamment une grande modularité tant quant au nombre de sièges ou de sous-ensembles  
10 démontables agencés dans l'habitacle, qu'au nombre de positions que ces sous-ensembles sont susceptibles d'occuper.

Selon une première conception connue, il a déjà été proposer d'aménager des séries de points d'accrochage sur le  
15 plancher du véhicule dont chacune, comportant de préférence quatre points d'accrochage pour les quatre pieds du siège ou du sous-ensemble, détermine une position de montage et de fixation.

Afin d'accroître la modularité de l'aménagement de  
20 l'habitacle, il a déjà été proposé un agencement qui est par exemple décrit et représenté dans le document EP-A-0.615.879, dans lequel le plancher horizontal de l'habitacle est équipé d'au moins deux rails ou glissières parallèles qui reçoivent en coulissement longitudinal des organes de guidage  
25 en forme de coulisseaux, aussi appelés navettes, qui guident des déplacements longitudinaux du siège et qui permettent d'assurer un verrouillage en position longitudinale réglée du siège, ce dernier comportant des pieds d'orientation sensiblement verticale dont les extrémités inférieures comportant des  
30 moyens d'accrochage, de conception connue, du siège sur les coulisseaux ou navettes.

Cette solution permet d'accroître la modularité et permet aussi de régler la position longitudinale d'un siège, en conservant son orientation et son accrochage, en déplaçant les coulisseaux.

5        Toutefois, cette conception fait appel à autant de paires de coulisseaux-navettes que l'on désire monter de sièges et, si on ne souhaite pas que les coulisseaux soient apparents dans l'habitacle, ils doivent être agencés dans le fond de glissières noyées dans le plancher, ce qui rend difficile l'accrochage d'un  
10    siège sur les faces supérieures des coulisseaux dans la mesure où celles-ci ne sont pas apparentes et sont masquées par des moyens, en forme de brosse, d'obturation partielle de la fente longitudinale médiane de la glissière en forme de rail.

15        L'invention a pour but de proposer une nouvelle conception d'un agencement de réglage du type mentionné précédemment qui permet de remédier à ces inconvénients.

Dans ce but l'invention propose un agencement caractérisé en ce que l'extrémité inférieure de l'un au moins des pieds est équipée d'un mécanisme expansible dont  
20    l'expansion peut être commandée entre :

- un état extrême contracté dans lequel son encombrement transversal permet l'introduction verticale du mécanisme dans la glissière à travers une fente longitudinale médiane de cette dernière délimitée par deux bords supérieurs  
25    longitudinaux et parallèles ;

- et un état extrême expansé dans lequel il s'étend transversalement vers l'extérieur pour immobiliser au delà des bords supérieurs de la fente, verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans lequel il coopère avec des portions de  
30    surfaces latérales internes en vis-à-vis de la glissière pour immobiliser longitudinalement le pied par rapport à la glissière;

en passant par au moins un état intermédiaire dans lequel il s'étend transversalement vers l'extérieur au moins partiellement au delà des bords supérieurs de la fente, pour retenir verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans lequel  
5 il ne coopère pas avec lesdites portions de surfaces latérales pour permettre des déplacements longitudinaux du pied par rapport à la glissière.

Pour la mise en oeuvre de ce principe d'un dispositif expansible, l'invention propose un mode de réalisation  
10 caractérisé en ce que le dispositif expansible est un mécanisme expansible mobile commandé entre :

- une première position extrême, dite d'engagement ou de dégagement, dans laquelle deux organes de verrouillage du mécanisme, à action symétrique et opposée par rapport à un  
15 plan longitudinal médian, sont dans une position escamotée vers l'intérieur dans laquelle leur encombrement transversal permet l'introduction, ou l'extraction, verticale du mécanisme dans la glissière à travers une fente longitudinale médiane de cette dernière délimitée par deux bords supérieurs  
20 longitudinaux et parallèles ;

- et une seconde position extrême, dite de verrouillage, dans laquelle les deux organes de verrouillage s'étendent chacun transversalement vers l'extérieur au delà de l'un des bords supérieurs de la fente, pour immobiliser verticalement le  
25 pied par rapport à la glissière, et dans laquelle ils coopèrent chacun avec une portion de surface latérale interne en vis-à-vis de la glissière pour immobiliser longitudinalement le pied par rapport à la glissière ;

en passant par au moins une position intermédiaire, dite de  
30 réglage, dans laquelle les deux organes de verrouillage s'étendent chacun transversalement vers l'extérieur au moins partiellement au delà de l'un des bords supérieurs de la fente,



pour retenir verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans laquelle ils ne coopèrent pas avec lesdites portions de surfaces latérales pour permettre des déplacements longitudinaux du pied par rapport à la glissière.

5 Selon d'autres caractéristiques de l'invention :

- les deux organes de verrouillage sont deux leviers de verrouillage dont chacun est monté pivotant, au voisinage de son extrémité supérieure, autour d'un axe longitudinal d'articulation porté par le pied et dont la partie inférieure  
10 active est délimitée par une face externe dont le profil est sensiblement complémentaire du profil interne de la portion en vis-à-vis de la glissière ;

- les leviers sont rappelés élastiquement vers leur position d'engagement ;

15 - le mécanisme comporte un organe de commande par came des pivotements des leviers ;

- l'organe de commande est une barre verticale de commande montée à rotation par rapport au pied et dont l'extrémité inférieure entraîne en rotation une came de  
20 commande en forme de disque dont le bord périphérique est conformé en profil de came et coopère avec des portions en vis à vis des faces internes des parties inférieures des leviers ;

- la glissière comporte une série de zones d'accrochage, réparties longitudinalement et dont, en section  
25 transversale, la largeur interne, séparant lesdites portions de surfaces latérales internes en vis-à-vis, est supérieure à la largeur interne des tronçons de la glissière intermédiaires entre lesdites zones ;

- lesdites zones d'accrochage sont de forme sphérique  
30 concave, et les tronçons intermédiaires sont de forme cylindrique concave orientée longitudinalement ;

- l'extrémité inférieure du pied comporte une surface inférieure horizontale d'appui qui coopère avec une portion de surface externe supérieure d'appui en vis-à-vis de la glissière pour déterminer la position verticale du pied par rapport à la glissière, en position réglée et/ou fixée du sous-ensemble ;

- des patins de glissement sont interposés entre lesdites surfaces de glissement ;

- le sous-ensemble est un siège de véhicule automobile.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description détaillée qui va suivre pour la compréhension de laquelle on se reportera aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue schématique en perspective qui illustre un sous-ensemble associé à deux glissières parallèles pour le réglage de la position longitudinale et la fixation du sous-ensemble ;

- la figure 2 est une vue de détail en perspective qui illustre partiellement un tronçon d'une glissière conforme aux enseignements de l'invention ;

- la figure 3 est une vue en bout, partiellement en section transversale, sur laquelle la partie inférieure d'un pied est illustrée en association avec une glissière, l'ensemble étant représenté lors d'une phase d'engagement, ou de dégagement, du pied dans la glissière, plus précisément dans un tronçon large de cette dernière correspondant au plan de coupe C-C des figure 2 et 7 ;

- la figure 3A est une vue partielle en section selon la ligne 3A-3A de la figure 3 ;

- les figures 4 et 4A sont des vues similaires à celles des figures 3 et 3A sur lesquelles la partie inférieure du pied est illustrée en position introduite dans la glissière, dite position de réglage longitudinal ;

- les figures 5 et 5A sont des vues similaires à celles des figures 4 et 4A dans lesquelles le pied est en regard d'une portion étroite de la glissière correspondant au plan de coupe B-B des figures 2 et 7 ;

5        - les figures 6 et 6A sont des vues similaires à celles des figures 3 et 3A sur lesquelles le mécanisme expansible de la partie inférieure du pied est illustré en position de verrouillage ; et

10       - la figure 7 est une vue de dessus d'un tronçon de la glissière, qui est illustrée partiellement en section par un plan horizontal médian et sur laquelle le mécanisme expansible est illustré en position de verrouillage correspondant aux figures 6 et 6A.

15       On a représenté schématiquement à la figure 1 un sous-ensemble 20, qui est par exemple un siège amovible de véhicule automobile, comportant un châssis ou une structure dont la partie inférieure 22 est munie, à chacun de ses quatre angles opposés, d'un pied 24 d'orientation générale verticale.

20       Chacune des paires de pied 24 est susceptible d'être reçue à l'intérieur de l'une de deux glissières longitudinales parallèles et opposées 26 pour permettre un réglage de la position longitudinale du sous-ensemble 20 par rapport aux glissières 26 et une fixation du sous-ensemble 20 en position réglée.

25       Les glissières 26 sont par exemple fixées sur la face supérieure du plancher de l'habitacle d'un véhicule automobile (non représenté sur les figures) ou sont reçues dans des rainures correspondantes formées dans ce plancher.

30       Conformément aux enseignements de l'invention, et comme on peut le voir par exemple aux figures 2, 3 et 7, chacune des glissières 26 est un profilé métallique en tôle

pliée qui présente une symétrie de conception par rapport à un plan longitudinal vertical médian P.

La glissière 26 présente, en section transversale, une forme générale de U ouvert à sa partie supérieure.

5 La glissière 26 est constituée par deux ailes latérales parallèles d'orientation verticale 28 qui sont reliées entre elles par un fond 30 qui, dans le mode de réalisation proposé, est réalisé par raccordement par soudage 31 de deux moitiés pour la fermeture longitudinale du profilé.

10 Chacune des ailes 28 se prolonge, à son extrémité supérieure, par une partie en forme de bande horizontale 32 qui s'étend transversalement vers l'intérieur, puis par une joue verticale de hauteur réduite 34 qui s'étend vers l'intérieur 36 de la glissière 26.

15 Les faces transversales internes et opposées 38 des parties 34 constituent, au sens de l'invention, les bords supérieurs parallèles et longitudinaux en vis-à-vis de la glissière 26 qui délimitent entre eux une fente longitudinale médiane 39 de la glissière 26.

20 Chacune des joues verticales 34 se prolonge vers l'intérieur 36 de la glissière 26 par une cloison latérale interne 40 de forme générale incurvée et les cloisons 40 sont reliées entre elles, à leurs extrémités inférieures, par une bande centrale horizontale 42 constituant un doublement du fond de  
25 la glissière 26.

Comme on peut le voir notamment aux figures 2 et 7, chacune des cloisons longitudinales internes 40 est constituée par une succession de tronçons étroits 40B de profil général cylindrique concave dont l'axe est longitudinal et qui sont  
30 alternés avec des tronçons larges dont chacun est de forme sphérique 40C.

Comme cela sera expliqué par la suite, les tronçons larges 40C, à profil sphérique, constituent des crans ou logements déterminant des positions longitudinales successives de verrouillage.

5 On décrira maintenant en détails, notamment en référence aux figures 3 à 7, un exemple de réalisation de la partie inférieure 42 d'un pied 24 équipé d'un mécanisme expansible 44.

La partie inférieure 42 est un corps qui comporte à sa  
10 partie inférieure deux ailes 46 dont la face inférieure horizontale 48 est équipée de patins 50 de guidage et de coulissement dont chacun est susceptible de coopérer avec la face supérieure horizontale 33 des bandes supérieures 32.

A ses deux extrémités longitudinales opposées, la  
15 partie inférieure 42 comporte deux joues parallèles 52 dont chacune porte à articulation deux leviers 54 à action symétrique et opposée.

L'extrémité supérieure 56 de chacun des leviers 54 est montée articulée sur une joue 52, autour d'un axe longitudinal  
20 A1, et il s'étend sensiblement verticalement vers le bas en se prolongeant par une partie inférieure active 58.

Chaque levier 54 est rappelé élastiquement par un ressort 60 qui le sollicite en permanence autour de son axe A1 dans un sens correspondant au rapprochement transversal  
25 vers l'intérieur des parties inférieures actives 58, c'est-à-dire vers la position dite d'engagement ou d'extraction illustrée à la figure 3.

La partie inférieure active 58 de chaque levier 54 est conformée extérieurement en une portion convexe sphérique  
30 62 dont le profil est sensiblement complémentaire du profil interne des tronçons larges 40C des cloisons 40 de la glissière

26 et, dans leur plus grande largeur transversale, complémentaires des tronçons étroits cylindriques 40B.

Les faces internes concaves en vis-à-vis 64 des parties inférieures actives 58 des leviers 54 constituent des surfaces de portée avec lesquelles coopère le profil externe 66 d'une  
5 came de commande 68.

Le contour 66 s'étend dans un plan horizontal dont l'altitude est fixe par rapport à la portion inférieure 42 du pied 24 et la came 68 est montée à rotation par rapport à cette  
10 partie 42 autour d'un axe vertical confondu avec le plan longitudinal médian P, l'entraînement en rotation de la came 68 étant assuré par l'intermédiaire d'un arbre vertical de commande 70.

Le profil 66 de la came 68 est symétrique par rapport à  
15 son axe de rotation de manière à agir symétriquement sur les deux leviers 54.

On décrira maintenant les différentes positions et phases d'utilisation du système conforme aux enseignements de l'invention, notamment en référence aux figures 3 à 6A.

20 Dans la position d'engagement, ou d'extraction, illustrée aux figures 3 et 3A, les parties inférieures 58 des leviers 54 sont rappelées élastiquement vers leur position rapprochée dans laquelle les faces internes 64 coopèrent avec les portions en vis-à-vis de plus faible largeur transversale du profil 66 de  
25 la came 68 et ainsi, la largeur transversale externe maximale L2 des surfaces externes 62 est inférieure ou égale à la largeur interne L1 de la fente 39.

Dans cette position correspondant à un état contracté du mécanisme expansible 44, il est ainsi possible de  
30 l'introduire verticalement vers le bas, ou de l'extraire verticalement vers le haut, à l'intérieur 36 de la glissière 26.

Le mouvement d'introduction se poursuit jusqu'à ce que les patins 50 viennent en appui contre les faces supérieures 33, comme cela est représenté à la figure 4.

Après l'introduction, l'utilisateur provoque une rotation  
5 de la came de commande 68 autour de son axe de rotation A2, dans le sens horaire en considérant la figure 3A, pour provoquer un écartement des leviers de verrouillage 54, c'est-à-dire pour provoquer un éloignement mutuel vers l'extérieur des surfaces externes 62 des parties inférieures 58.

10 Ainsi, la largeur hors tout maximale L2 du mécanisme expansible 44 augmente et les surfaces 62 se trouvent en regard des parties supérieures en vis-à-vis des faces internes concaves des cloisons 40.

Si l'introduction a été faite en regard d'un tronçon large  
15 comme cela est illustré aux figures 3 et 4, les faces externes 62 se trouvent en vis-à-vis des faces internes des tronçons larges 40C et il existe un jeu transversal entre ces surfaces en vis-à-vis mais, comme on peut le voir à la figure 4, l'extraction verticale du mécanisme expansible 44 hors de la glissière 26  
20 est impossible car les surfaces 62 sont en vis-à-vis des surfaces 40C et la largeur transversale L2 est supérieure à la largeur L1 de la fente 39.

Il est aussi possible, avec le même écartement transversal vers l'extérieur des leviers 54, c'est-à-dire avec le  
25 même angle de rotation de la came 68, d'amener le mécanisme expansible 44 dans sa position intermédiaire de réglage lorsque les leviers 54 sont en regard des faces concaves internes 40B d'un tronçon étroit des cloisons 40.

Dans cette position, il est bien entendu aussi toujours  
30 impossible d'extraire verticalement le mécanisme expansible 44 hors de la glissière 26.

Dans les positions illustrées aux figures 4 et 5, il est par contre possible de régler longitudinalement la position du pied 24 le long de la glissière 26 en faisant coulisser le pied 24 en appui sur les faces supérieures 33.

5           A partir de la position intermédiaire de réglage illustrée aux figures 4 et 5, il est possible de verrouiller longitudinalement le pied 24, c'est-à-dire d'amener le mécanisme expansible 44 dans son état extrême expansé illustré aux figures 6 et 6A.

10           Pour ce faire, l'utilisateur provoque à nouveau une rotation de la came de commande 68 dans le sens horaire en vue d'atteindre la position d'expansion maximale dans laquelle la largeur transversale extrême L2 est maximale et est légèrement supérieure à la largeur transversale interne  
15 maximale au repos L3 qui sépare les faces concaves internes en vis-à-vis 40C d'un tronçon large de la glissière 26.

          L'expansion maximale du mécanisme 44 provoque ainsi un effet de serrage entre les surfaces 62 et 40C en déformant éventuellement légèrement et de manière élastique les  
20 cloisons 40C.

          Grâce à cet effet de serrage, il n'existe plus aucun jeu dans aucune des trois directions et le pied 24 est verrouillé longitudinalement.

          Au cas où l'utilisateur tente de provoquer l'expansion  
25 maximale du mécanisme 44 alors que les leviers 54 sont dans la position illustrée à la figure 5, c'est-à-dire en regard des faces internes concaves 40B d'un tronçon étroit, la venue en contact des faces externes 62 avec les faces concaves 40B provoque une résistance à la rotation de l'organe de  
30 manoeuvre de l'arbre 70 (non représenté sur les figures) que l'utilisateur perçoit et il sait qu'il doit alors décaler longitudinalement le sous-ensemble 20 jusqu'à ce que le



mécanisme expansible 44 soit en regard d'un tronçon large de la glissière, c'est-à-dire jusqu'à une position dans laquelle il peut effectuer le verrouillage par serrage illustré aux figures 6 et 7.

- 5            Selon la nature du sous-ensemble, qu'il s'agisse par exemple d'un siège ou d'un accessoire tel qu'une tablette, il peut être nécessaire d'équiper un seul ou plusieurs des pieds 24 d'un mécanisme expansible de verrouillage, par exemple deux pieds avant ou arrière.

REVENDICATIONS

1. Agencement pour le réglage de la position longitudinale, et la fixation en position réglée, d'un sous-ensemble (20), notamment d'un siège, sur le plancher horizontal de l'habitacle d'un véhicule automobile équipé de deux glissières parallèles (26) qui reçoivent en coulissement longitudinal des organes de guidage des déplacements longitudinaux et de verrouillage en position réglée de pieds (24) du sous-ensemble d'orientation sensiblement verticale, caractérisé en ce que l'extrémité inférieure (42) de l'un au moins des pieds est équipée d'un dispositif expansible (44) dont l'expansion peut être commandée entre :

- un état extrême contracté dans lequel son encombrement transversal (L2) permet l'introduction verticale du mécanisme dans la glissière (26) à travers une fente longitudinale médiane (39, L1) de cette dernière délimitée par deux bords supérieurs longitudinaux et parallèles (38) ;

- et un état extrême expansé dans lequel il s'étend transversalement vers l'extérieur au delà des bords supérieurs (38) de la fente (39), pour immobiliser verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans lequel il coopère avec des portions de surfaces latérales internes en vis-à-vis (40C) de la glissière pour immobiliser longitudinalement le pied par rapport à la glissière (26);

en passant par au moins un état intermédiaire dans lequel il (44) s'étend transversalement vers l'extérieur au moins partiellement au delà des bords supérieurs (38) de la fente, pour retenir verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans lequel il ne coopère pas avec lesdites portions (40B, 40C) de surfaces latérales pour permettre des déplacements longitudinaux du pied (24) par rapport à la glissière (26).

2. Agencement selon la revendication précédente, caractérisé en ce que le dispositif expansible est un mécanisme expansible (44) mobile commandé entre :

- une première position extrême, dite d'engagement ou de dégagement, dans laquelle deux organes (54) de verrouillage du mécanisme (44), à action symétrique et opposée par rapport à un plan longitudinal médian (P), sont dans une position escamotée vers l'intérieur dans laquelle leur encombrement transversal (L2) permet l'introduction, ou l'extraction, verticale du mécanisme dans la glissière (26) à travers une fente longitudinale médiane (39) de cette dernière délimitée par deux bords supérieurs longitudinaux et parallèles (38) ;

- et une seconde position extrême, dite de verrouillage, dans laquelle les deux organes de verrouillage (54) s'étendent chacun transversalement vers l'extérieur au delà de l'un des bords supérieurs (38) de la fente, pour immobiliser verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans laquelle ils coopèrent chacun (54, 62) avec une portion de surface latérale interne en vis-à-vis (40C) de la glissière (26, 40) pour immobiliser longitudinalement le pied (24, 42) par rapport à la glissière ;

en passant par au moins une position intermédiaire, dite de réglage, dans laquelle les deux organes de verrouillage (54, 62) s'étendent chacun transversalement vers l'extérieur au moins partiellement au delà de l'un des bords supérieurs (38) de la fente (39), pour retenir verticalement le pied par rapport à la glissière, et dans laquelle ils ne coopèrent pas avec lesdites portions de surfaces latérales pour permettre des déplacements longitudinaux du pied par rapport à la glissière.

3. Agencement selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les deux organes de verrouillage sont

deux leviers de verrouillage (54) dont chacun est monté pivotant, au voisinage de son extrémité supérieure (56), autour d'un axe (A1) longitudinal d'articulation porté par le pied (42) et dont la partie inférieure active (58) est délimitée par une  
5 face externe (62) dont le profil est sensiblement complémentaire du profil interne de la portion en vis-à-vis (40B, 40C) de la glissière.

4. Agencement selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les leviers (54) sont rappelés  
10 élastiquement vers leur position d'engagement.

5. Agencement selon la revendication précédente, caractérisé en ce que le mécanisme comporte un organe (70) de commande par came (68) des pivotements des leviers (54).

6. Agencement selon la revendication précédente,  
15 caractérisé en ce que l'organe de commande est une barre (70) verticale de commande montée à rotation par rapport au pied et dont l'extrémité inférieure entraîne en rotation une came (68) de commande en forme de disque dont le bord périphérique est conformé en profil de came (66) et coopère  
20 avec des portions en vis à vis des faces internes (64) des parties inférieures des leviers (54).

7. Agencement selon l'une quelconque des revendications 2 à 6, caractérisé en ce que la glissière (26) comporte une série de zones (40C) de verrouillage, réparties  
25 longitudinalement et dont, en section transversale, la largeur interne (L3), séparant lesdites portions de surfaces latérales internes en vis-à-vis (40C), est supérieure à la largeur interne des tronçons (40B) de la glissière intermédiaires entre lesdites zones de verrouillage.

8. Agencement selon la revendication précédente,  
30 caractérisé en ce que lesdites zones de verrouillage (40C) sont de forme sphérique concave, et en ce que les tronçons

intermédiaires (40B) sont de forme cylindrique concave, orientée longitudinalement.

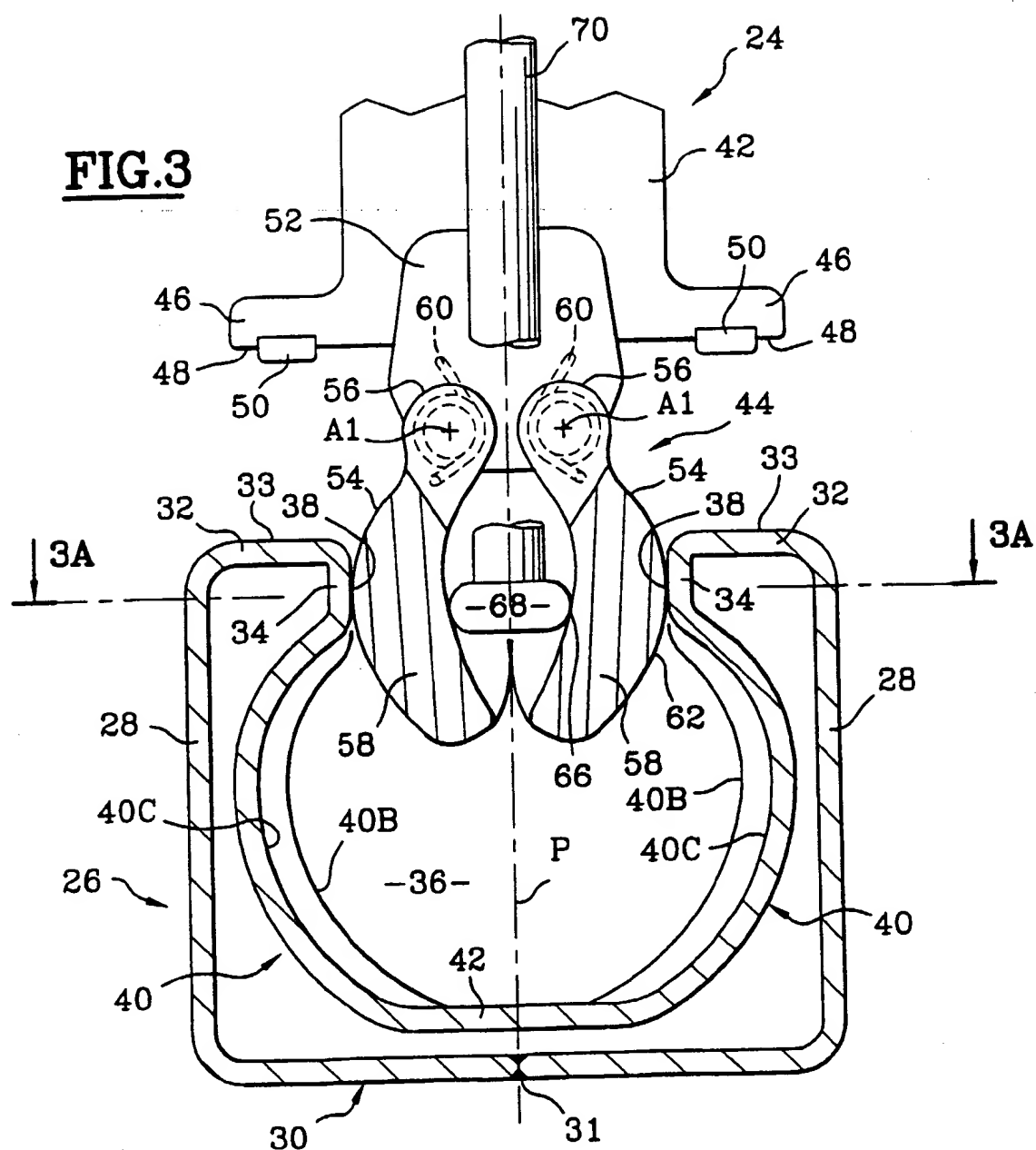
5 9. Agencement selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que l'extrémité inférieure du pied comporte une surface inférieure horizontale (48) d'appui qui coopère avec une portion de surface externe supérieure d'appui (33) en vis-à-vis de la glissière (26, 32) pour déterminer la position verticale du pied par rapport à la glissière, en position réglée et/ou fixée du sous-ensemble (20).

10 10 Agencement selon la revendication précédente, caractérisé en ce que des patins (50) de glissement sont interposés entre lesdites surfaces d'appui (33, 48).

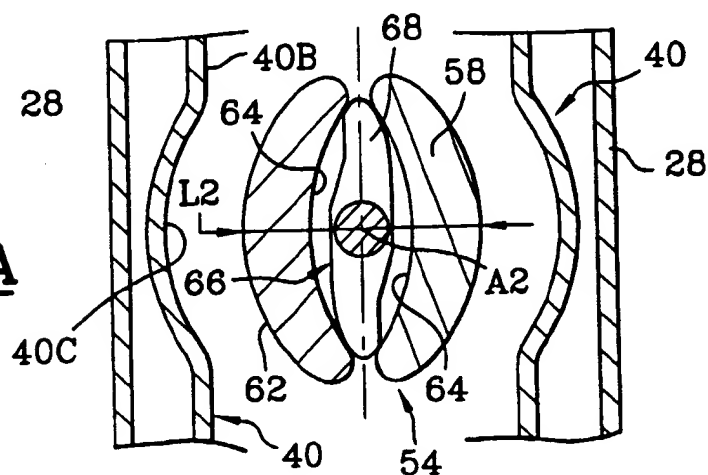
15 11. Agencement selon l'une quelconque des revendications précédentes caractérisé en ce que le sous-ensemble (20) est un siège de véhicule automobile.



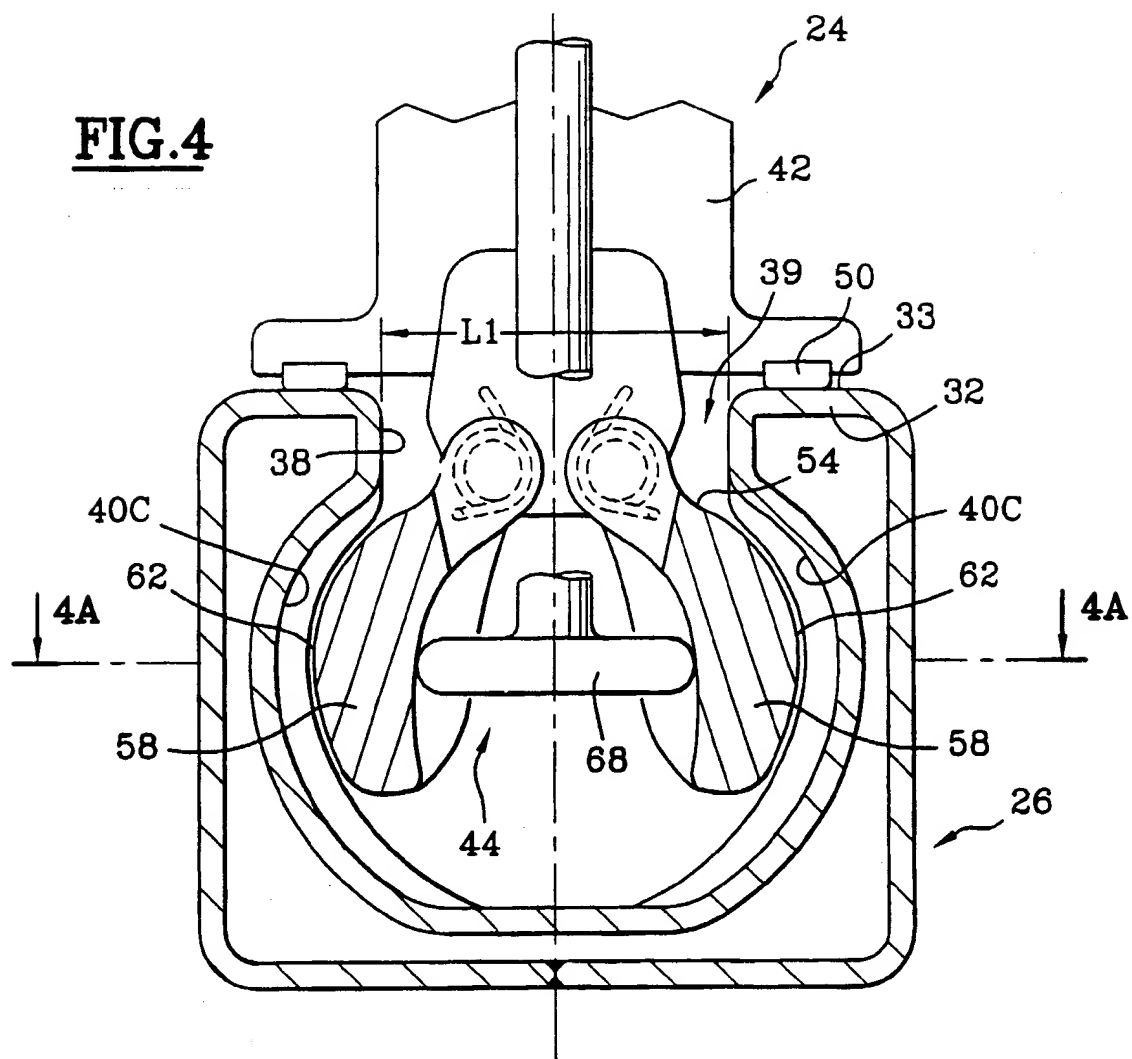
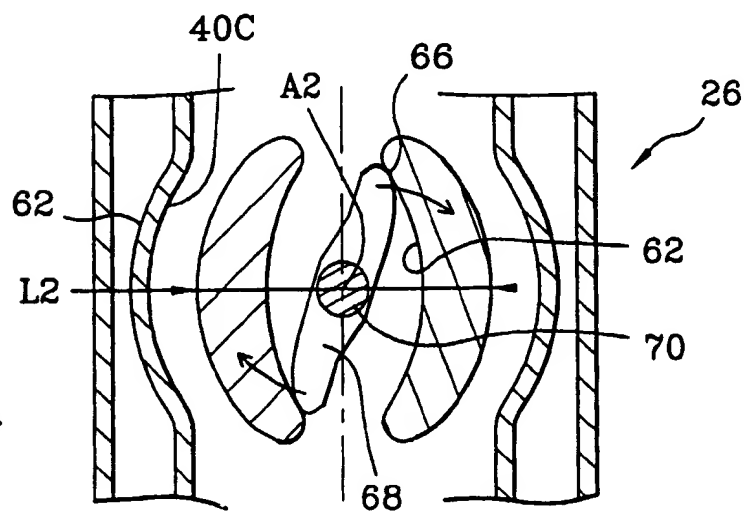
**FIG.3**



**FIG.3A**

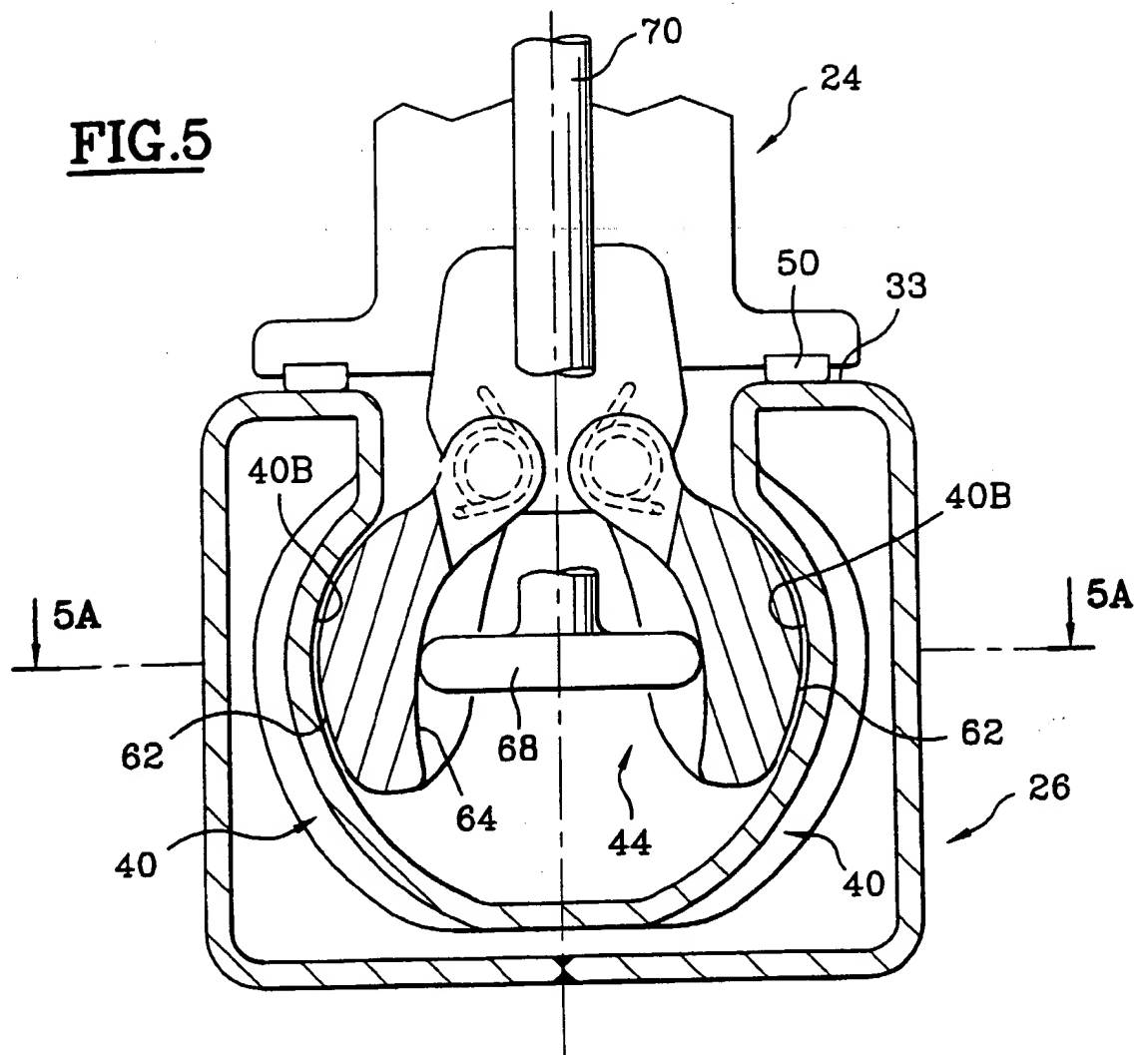


3/6

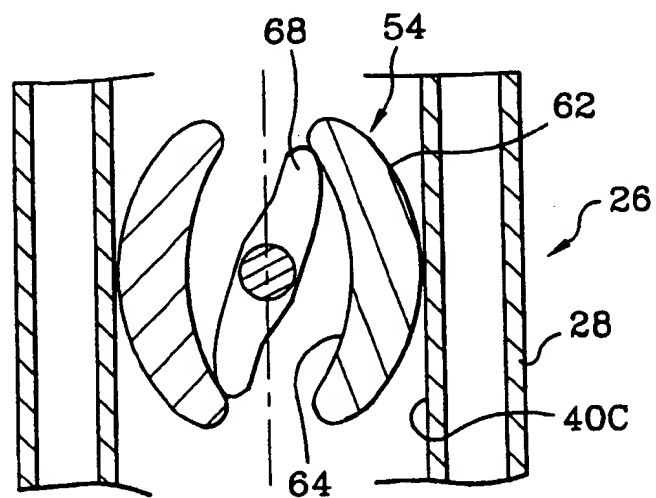
**FIG. 4****FIG. 4A**



**FIG.5**

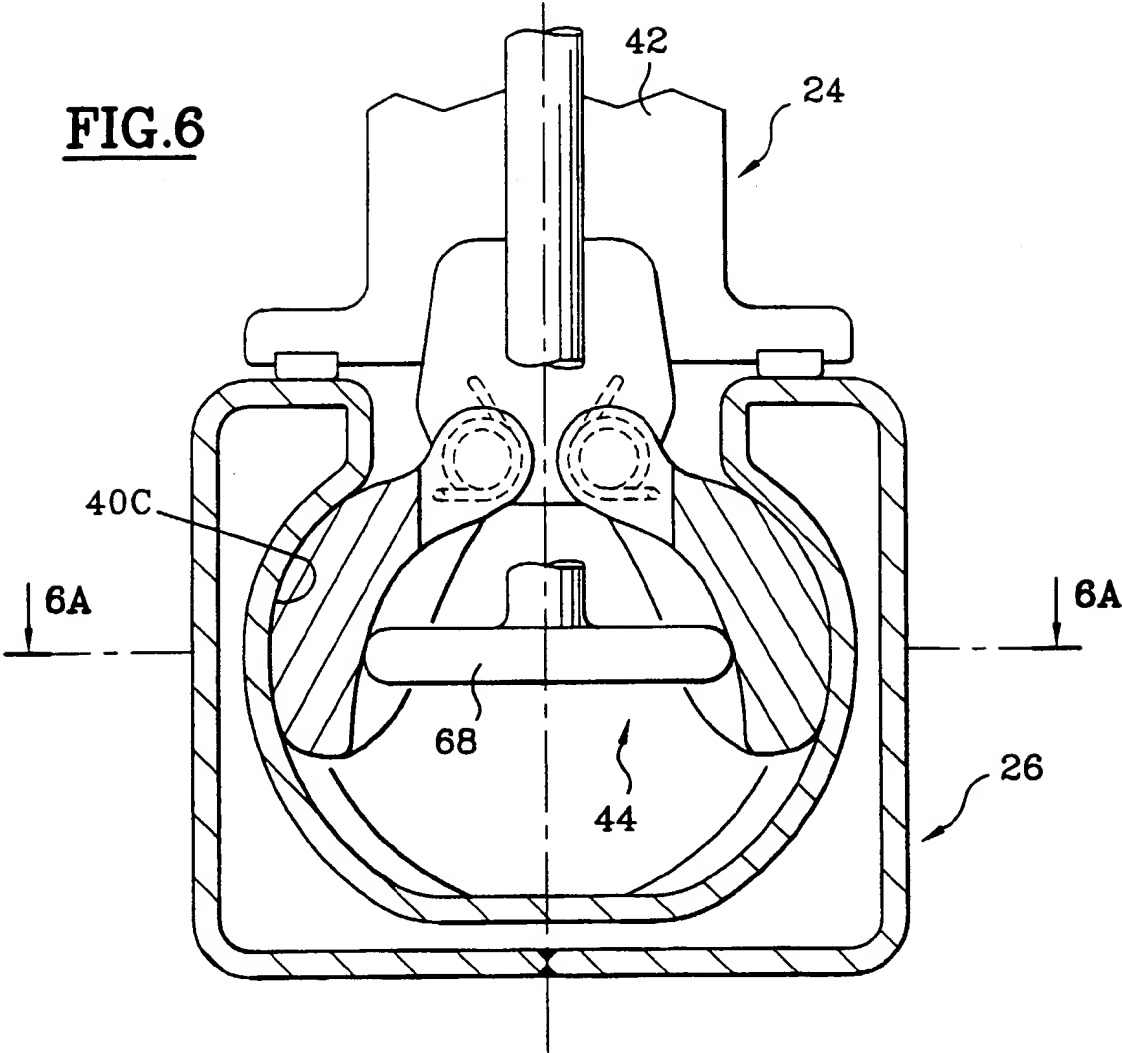


**FIG.5A**

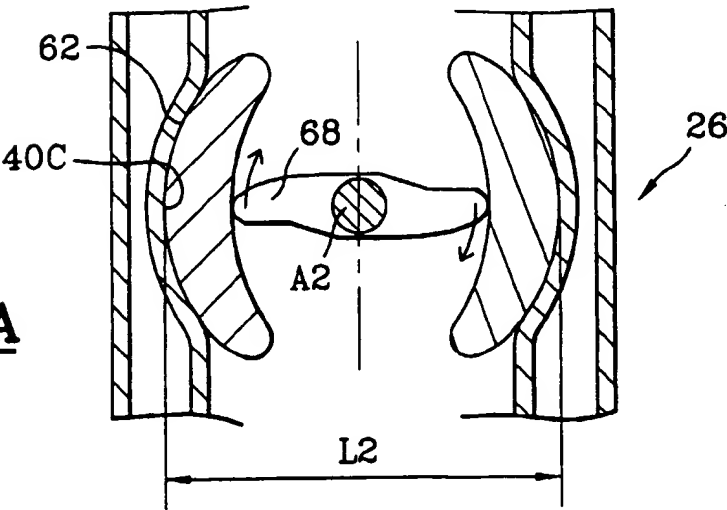


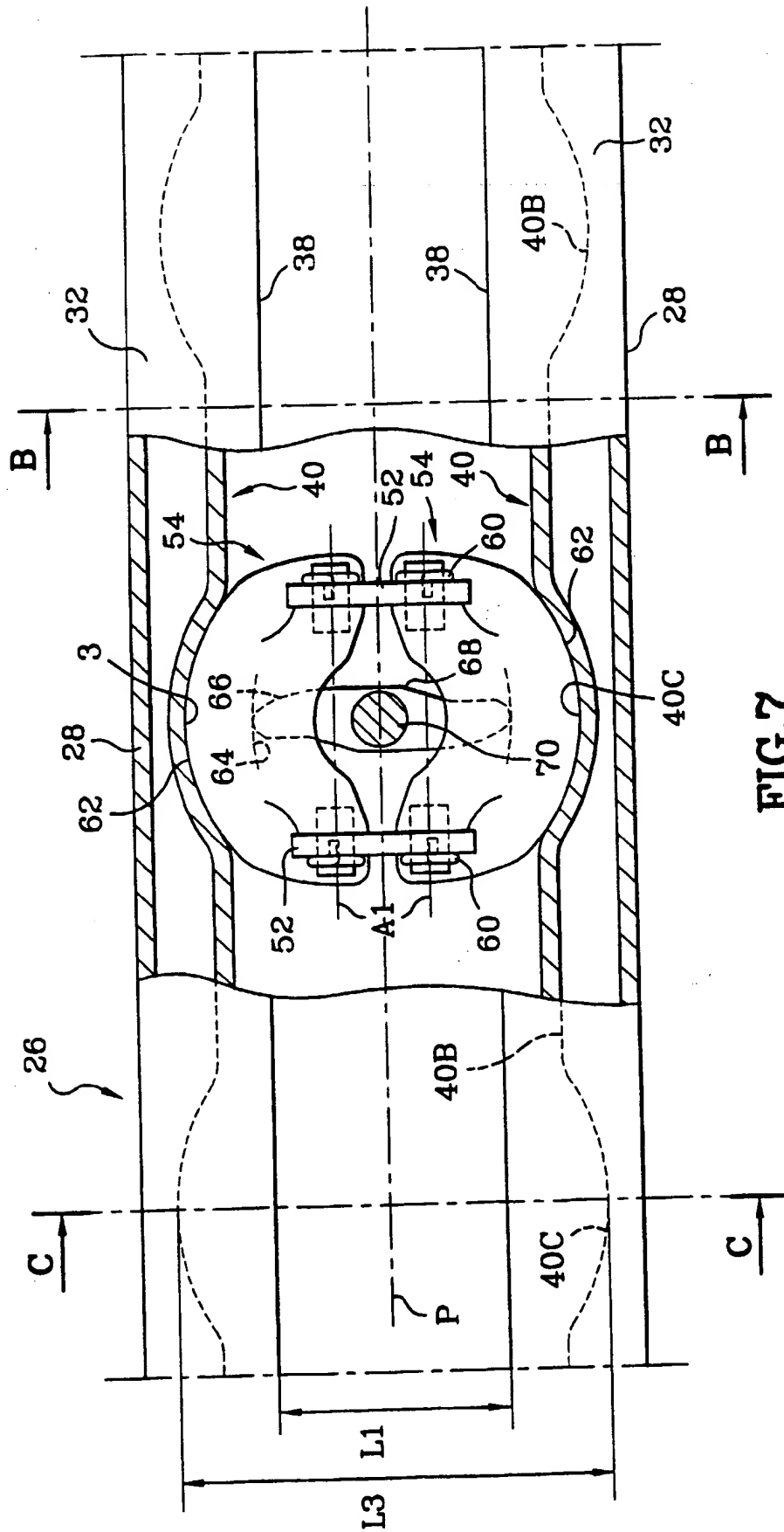
5/6

**FIG.6**



**FIG.6A**





## 2.511

2762815

REPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL

de la

PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE  
PRELIMINAIREétabli sur la base des dernières revendications  
déposées avant le commencement de la rechercheN° d'enregistrement  
nationalFA 543586  
FR 9705348

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
D,A	EP 0 615 879 A (MATRA AUTOMOBILE) * le document en entier *	1
A	US 5 236 153 A (LACONTE) * colonne 2, ligne 20 - colonne 3, ligne 26; figures *	1
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CL.6)
		B60N B64D
Date d'achèvement de la recherche		Examineur
19 janvier 1998		Topp, S
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intermédiaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons &amp; : membre de la même famille, document correspondant</p>		

1

EPO FORM 1528 (02/92) (P&amp;A) 12